

Témoignages

JOURNAL FONDÉ EN 1944 PAR LE Dr RAYMOND VERGÈS

N° 17.913

Conférence de presse de l'Alliance

Nouvelle route du littoral : Paris prêt à endosser la responsabilité ?



Béatrice Leperlier, Paul Vergès et Maya Césari.

Béatrice Leperlier, Paul Vergès et Maya Césari ont tenu hier après midi une conférence de presse sur plusieurs points d'actualité. A l'ordre du jour figure notamment la nouvelle route du littoral. Le gouvernement va-t-il accepter d'endosser la responsabilité d'un tel projet au moment où Paris veut être le champion de la protection de l'environnement et de la lutte contre le changement climatique dans la perspective de la conférence internationale sur le Climat de 2015 en France?

Nicolas Hulot, envoyé spécial du président de la République pour la protection de l'environnement, est actuellement à La Réunion. Le contexte de sa venue, c'est le projet de nouvelle route du littoral, une infrastructure précisément contre le développement

durable de La Réunion.

Paul Vergès revient à l'origine du problème, la suppression du chemin de fer de La Réunion et la décision de construire une route au pied de la falaise. Depuis plus de 50 ans, en investissement, en entretien, en

embouteillage, la première route et la route actuelle ont été d'un coût considérable pour La Réunion. La décision d'une nouvelle route était la responsabilité de l'Etat, compétent avant 2007 en matière de routes nationales. Mais le projet actuel multiplie les coûts, rappelle Paul Vergès, tout en s'accompagnant du refus de poursuivre le chantier de la reconstruction du chemin de fer.

La Région a en effet choisi d'ajouter des voies.

Suite en page 2

Refus des institutions environnementales

Le projet a été soumis à l'avis de plusieurs autorités environnementales. A La Réunion, l'avis a été négatif. Le gouvernement a donné une dérogation pour poursuivre la procédure. En France, le Conseil national pour la protection de la Nature s'est lui aussi prononcé contre le projet. Le gouvernement a donné une autre dérogation. Contrairement à tous les autres projets de même ampleur, la nouvelle route du littoral n'a pas fait l'objet d'une étude financière. C'est pourquoi

le Sénat va demander la communication des deux rapports des autorités environnementales et de celui sur les finances.

Prudence de Nicolas Hulot

Car manifestement, ces décisions montre de la part du gouvernement une volonté de couvrir la Région. C'est à ce moment que Nicolas Hulot arrive à La Réunion pour participer à une conférence sur le climat organisée par la Région. C'est pour faire endosser par l'État la responsabilité finale, pré-

cise Paul Vergès, «on est en plein entêtement diabolique».

Ce comportement est pour le moins paradoxal alors que ce même gouvernement va organiser la conférence sur le Climat l'an prochain. Si l'entêtement continue, alors un dossier sur la nouvelle route du littoral sera remis à toutes les délégations participant à la conférence de Paris sur le Climat. Nicolas Hulot adopte en tout cas une attitude prudente: relancer la concertation pendant au mois 6 mois et reconsidérer les alternatives possibles.

M.M.

Réforme territoriale, octroi de mer, fin du quota sucrier

Que les Réunionnais s'expriment

C'est dans les semaines qui viennent que va se décider l'avenir de La Réunion. Paul Vergès appelle les Réunionnais à dire ce qu'ils veulent. Dans moins d'un mois, le président de la République sera dans notre île, quelle sera sa position sur ces questions?

Pour Paul Vergès, une ère commencée en 1946 est en train de se terminer. Le gouvernement a en effet présenté en Conseil des ministres un projet de loi qui lance la réforme administrative de la République. Le mois prochain, ce sera le vote de la loi changeant la carte des régions suivi au mois de septembre du débat parlementaire sur la nouvelle répartition des compétences entre les Régions, les intercommunalités et les conseils généraux en voie de disparition.

Ces lois veulent faire des régions des collectivités aptes à tenir tête à des structures comme les Länder en Allemagne ou les Provinces espagnoles. Mais ces mesures ne peuvent pas concerner La Réunion. Elles sont la conséquence d'une évolution qui n'est pas celle de notre île. Pour l'Alliance, le moment est venu de faire le bilan de l'intégration depuis 1946, date du vote de la loi qui a aboli le statut colonial.

Loi du 19 mars vidée de sa substance

Paul Vergès rappelle que la cohésion sociale a été malmenée dès le départ, par l'extension dès 1947 du supplément colonial à tous les fonctionnaires

et par le refus d'appliquer pour les travailleurs du privé la loi du 19 mars, c'est à dire le droit au bénéfice de la même législation sociale qu'en France en termes de salaire, de protection sociale ou de retraite.

Cette inégalité a vidé la loi du 19 mars de sa substance, estime Paul Vergès. Elle a touché d'autres secteurs qui ont imité la fonction publique d'Etat. Le supplément colonial, devenu prime de vie chère, s'est appliqué dans les banques, la Sécurité sociale, l'audio-visuel ou l'IEDOM.

L'afflux d'argent public a permis à des monopoles de se constituer, la production réunionnaise a été mise à mal et aujourd'hui La Réunion est une société de service. C'est la conséquence de la décision d'un gouvernement qui a fait une erreur, souligne le sénateur, celle d'instituer l'apartheid social entre les Réunionnais.

La crise

Durant cette période, La Réunion a vu sa population multipliée, passant de 250.000 à 850.000 aujourd'hui avec la perspective du million d'habitants. Cette croissance démographique n'a pas été prise en compte par les gouvernements ce qui donne le résultat

actuel: plus de 150.000 Réunionnais à la recherche du travail, 110.000 illettrés, la moitié de la population sous le seuil de pauvreté. Les 4.000 emplois d'avenir et le CICE à 9% apparaissent bien relatifs face à cette vague de précarité.

La réforme de l'octroi de mer, la suppression des quotas sucriers sont des rendez-vous qui se profilent. Devant ces changements, il est important que les Réunionnais annoncent ce qu'ils veulent, et que le gouvernement accepte ses responsabilités. Sur ces questions, quelle sera la position du président de la République?

M.M.



Édito

Alerte : c'est le peuple Réunionnais qu'on divise !

Dans un communiqué, le ministère des outre-mer annonce que les ressortissants indiens et chinois, en visite à La Réunion, seront dispensés de visas pour des séjours inférieurs à 15 jours. Cette décision est considérée comme positive par de nombreux acteurs, en particulier, ceux du secteur du tourisme.

Si les auteurs de ce communiqué n'ont vu que du bien, alors il faut d'urgence étendre la mesure aux ressortissants des pays de la COI. Sinon, cela sonne faux.

En effet, quand un Réunionnais se déplace dans les pays de la COI, touriste ou pas, il lui suffit de disposer de son billet d'avion. Arrivé sur place, à l'aéroport, il se soumet aux formalités d'usage sans contrainte de visa préalable. Par contre, quand un Malgache, Mauricien, Seychellois ou Comorien veut venir à La Réunion, alors c'est la galère, un véritable parcours du combattant. La France fait tout pour le dissuader de venir. Souvent, il subit des tas de vexations. Par exemple, un Seychellois a dû attendre 15 jours entre 2 visites alors qu'il devait retourner d'urgence pour signer une affaire. Le gouvernement français fait un mauvais procès

aux voisins des Réunionnais. Le pire serait qu'il fasse encore un tri, en faveur des seuls Mauriciens et Seychellois.

Le ministère des outre-mer doit comprendre que sa décision constitue une insupportable discrimination envers nos cousins. Un apartheid d'un genre nouveau s'installe. En effet, ce n'est pas le cas en Europe où une personne se déplace, sans frontière, sur un territoire couvrant 27 pays. En aucune circonstance, les Réunionnais ne doivent se montrer complices de cette hiérarchisation de nos origines. Il est écrit que les Chinois et Indiens pourront «bénéficier à La Réunion d'une délivrance de visa à la frontière à titre gratuit». Vous avez bien lu: «gratuit»! En clair, quand nos proches voisins nous facilitent la vie, le gouvernement français leur fait payer l'entrée à La Réunion!

Ne nous trompons pas sur les motivations profondes de ce genre de décision. Ce sont les Réunionnais qui sont montrés du doigt. C'est le peuple réunionnais qu'on divise; c'est son intégration régionale qui est retardée. Pourquoi?

Ary Yée Chong Tchi Kan

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés

69^e année

DIRECTEURS DE PUBLICATION :

1944-1947 : Roger Bourdageau • 1947 - 1957 : Raymond Vergés • 1957 - 1964 : Paul Vergés • 1964 - 1974 : Bruny Payet • 1974 - 1977 : Jean Simon Mounoussany Amourdom • 1977 - 1991 : Jacques Sarpédon • 1991- 2008 : Jean-Marcel Courteaud • Depuis 2008 : Jean-Max Hoarau

6 rue du général Émile Rolland
B.P. 1016 97828 Le Port CEDEX

RÉDACTION

TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 29
EMAIL RÉDACTION : temoignages@wanadoo.fr
SITE WEB : www.temoignages.re

ADMINISTRATION

TÉL. : 0262 55 21 21 - FAX: 0262 55 21 23
EMAIL AVIS, ABONNEMENT :
avis.temoignages@wanadoo.fr

Nouvelle route du littoral

La Région oriente La Réunion vers le "tout voiture"



Armand Gunet, Bruny Payet et François Payet.

Les membres de l'ATR-Fnaut ont organisé une conférence de presse atypique, au bord de la mer au niveau des Abattoirs de Saint Denis, afin de dénoncer la nouvelle route du littoral (NRL), jugée «inutilement arrogante pour franchir 12 kilomètres quand on peut le faire simplement par voie terrestre et sans dérogation environnementale». Au bout de 7 mois

A la veille de l'ouverture de la 1ère Conférence Internationale Climat Energie, organisée par la Région Réunion, les militants de l'ATR ont décidé d'accentuer la pression, après avoir rencontré le directeur de cabinet de la ministre des Outremer, Georges Pau-Langevin. Ce dernier et la ministre ont été invités «à constater l'absence du chantier qu'elle disait trop avancé pour être remis en question».

La «poudre aux yeux» de Didier Robert

Pour le président de l'ATR-Fnaut, Bruny Payet, «la conférence sur les îles et le changement climatique» est une «grande messe supplémentaire» mise en place par la Région. Assuré que les participants «ne seront pas dupes», Bruny Payet a indiqué que ces derniers «sauront faire la part des

choses entre l'engagement réel d'une Région dans la transition énergétique et la poudre aux yeux». Pour l'ATR, la NRL «a compromis le déplacement durable à La Réunion depuis 2010 avec l'abandon de l'énergie Thermique des Mers (ETM) au profit des Antilles, le renoncement à la géothermie et au transport ferroviaire», entre autres.

L'association a ainsi déposé six recours sur les onze contre la NRL. Des recours visant à mettre en évidence que le projet est «inadapté au savoir-faire des Réunionnais et dispendieux, irresponsable pour notre nature insulaire vulnérable et face aux périls littoraux géologique et océanique, sous climat cyclonique». De son côté, Jean-Paul Panechou a dénoncé l'attribution d'un marché public de plus de 50 millions d'euros, concer-



Combien ont coûté ces campagnes de publicité pour un chantier toujours pas commencé ?

nant la sous-traitance, par le titulaire des digues, GTOI /SBTPC/Vinci, à «des transporteurs groupés en GIE, autour de Bernard Caroupage, président de la Fédération Nationale des Transports Routiers» (FNTR).

Un nom qui fait bondir Jean-Paul Panechou, car l'an dernier ce dernier «protestait contre des arriérés de cotisations fiscales et sociales que lui réclamaient les impôts et la caisse de congés payés». Pour ce membre de l'ATR, «on n'a jamais entendu les transporteurs donner leur avis sur la NRL, parce que ce qui les intéresse, c'est l'argent». Pour lui, «le GIE des transporteurs ne doit pas servir de cheval de Troie aux entreprises qui ne seraient pas en règle fiscale ou sociale, ou à celles qui auraient perdu leur titre de transport», raison pour laquelle, la «Région doit s'en assurer, sauf à contourner la loi en guise de retour d'ascenseur».

Jean-Paul Panechou a également ajouté que «le chantier est déjà fortement retardé et compromis par l'insuffisance des matériaux», notamment des carrières, qui sont le sujet d'une confrontation entre la Région et les élus communaux. «Face à la levée de bouclier des élus et riverains des carrières, partout dans l'île, nous avons

demandé au ministre par le biais de son chef de cabinet de refuser de passer en force», à travers son arrêté de Programme d'Intérêt Général (PIG).

Beaucoup de communication

Armand Gunet a dénoncé la campagne de communication mise en place par la Région, à travers un «affichage aguicheur de la NRL». Raillant les images d'une jeune femme diplômée à l'américaine avec «toge et toque», mais «pas de photos de transporteurs ni de scaphandriers à qui l'on promet formations et milliers d'emplois à la clé». Pour l'ATR, cette communication a un coût, dont «nous ignorons, après un premier appel d'offres jugé infructueux, à qui est finalement allé le marché de communication de la Région Réunion. Nous en ignorons également le montant», a indiqué Armand Gunet.

Pour ce dernier, la communication engagée masque «la pertinence et le coût de cette communication qui consiste à travestir des photomontages destinés en principe à informer

le public. La Région se comporte tel un commerçant malhonnête qui se compromet dans des publicités mensongères», a-t-il évoqué.

D'ailleurs, «faute de financement pour reporter en encorbellement métallique la piste cyclable en 2020, nous ne pourrions pas restituer au Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) ou réseau ferré léger». Une remarque en rapport avec l'intention de la Région d'engager un chantier ferré après la livraison de la NRL en 2020, «si le chantier débutait à présent. Mais ce n'est pas le cas. La NRL restera toujours à l'état de projet tant que des carrières de roches massives n'auront pas été d'abord trouvées puis acceptées par nos communes».

De plus, concernant le transport en commun en site propre dit «évolutif en transport guidé», le coût serait, selon l'ATR, la condition de la contribution européenne du FEDER de 151 millions d'euros au financement de la NRL. Or «ce coût n'est actuellement ni chiffré et ni provisionné par la Région». Raison pour laquelle, l'association a affirmé que la «NRL est condamnée à rester routière sans pouvoir accueillir le ferroviaire».

Une dotation ferroviaire importante

Secrétaire générale de l'ATR-Fnaut, Pascale David a assuré que «l'annulation en 2010 de la déclaration d'utilité publique (DUP) du tram train a été argumentée par l'insuffisance de financement en l'absence de la dotation ferroviaire de 80 millions». Cependant, «l'ancienne mandature régionale demandait, elle aussi une part proportionnelle de cette dotation d'accompagnement de la régionalisation ferroviaire de 2002», qui permet des dépenses d'exploitation et d'investissement.

Alors que l'ensemble des régions de France possède une dotation ferroviaire pour leur réseau ferré, La Réunion s'est vu refusé cette subvention, alors qu'elle cofinçait son infrastructure. «Matignon I assurait le financement initial à hauteur de

885 millions d'euros. L'exploitation et les investissements ultérieurs sur 40 ans ne pouvaient évidemment se passer, comme en France, d'une dotation ferroviaire».

Cependant, le «refus» de Didier Robert «d'agir pour obtenir cette dotation», a entraîné la plainte de Tram-Tiss, pour un montant de 170 millions d'euros. Face à cette situation, l'ATR se demande comment la Région va pouvoir financer 150 km de RRTG, réseau ferré de Saint-Benoit à Saint-Joseph, sans dotation ferroviaire. Pour Pascale David, «cette promesse d'un RRTG ne pourra être financée dans 6 ans, comme promis au FEDER, puisque la Région n'aura pas fini de rembourser à la Caisse des Dépôts ses prêts de 622 millions d'euros sur 40 ans, soit 93% de sa part ini-

tiale de 669 millions d'euros».

La situation budgétaire de la Région, la pousse au tout automobile, car l'enveloppe de la route du littoral et du tram-train de Matignon I est engloutie par la NRL. D'ailleurs, «pour maintenir l'apport de 151 millions d'euros du FEDER, la Région dissimule à l'Europe son véritable schéma d'aménagement régional». Aucun retour en arrière ne sera possible pour l'association qui a assuré que «la capacité d'endettement de la Région sera absorbée par la NRL» risquant de «vampiriser d'autres projets régionaux pendant 40 ans». Une certitude donc pour l'ATR, le RRTG «ne se fera pas», et la Région «a bien tourné le dos au déplacement durable».

Les arrêtés attaqués par l'ATR-Fnaut

Après quatre recours, «nous attaquons les deux arrêtés l'un préfectoral et l'autre ministériels autorisant d'importants dégâts par le projet de NRL sur les espèces protégées», a expliqué François Payet. Ceux-ci autorisent la perturbation intentionnelle, la destruction, altération ou dégradation de Sites de reproduction ou d'aires de repos, la destruction ou enlèvement des œufs, des larves et des nymphes et la destruction, mutilation, capture ou enlèvement et transport.

«Les pouvoirs publics savent que le projet marin ne préservera pas la biodiversité et les espèces protégées. Contrairement à ce que prétend la Région aucune mesure compensatoire envisagée ne pourra restituer l'habitat et/ou les espèces une fois détruits», a assuré ce dernier. Pour qui, la déclaration d'utilité publique est «illégale au regard de la loi littorale et de la théorie du bilan». Face à la hausse des coûts assurés depuis mars 2012, «l'absence de tout financement acquis ou maîtrisé de ces sur-

coûts» pousseront la Région «à toujours plus s'endetter».

François Payet a dénoncé le «non-respect de la procédure de consultation de 2013», sur Internet. Ce dernier a pointé du doigt la promesse de dérogation du Ministre des Outre-mers avant l'issue de la consultation et notamment le rapport de synthèse de la consultation publique, qui n'a pas été diffusé à l'opinion publique.

Enfin, pour l'ATR, «l'existence d'alternatives retire à la NRL toute raison impérieuse d'intérêt public majeur». D'ailleurs, selon François Payet, le Préfet reconnaît la possibilité d'alternative à la NRL, ce qui permettrait de mettre en place un projet allant «en priorité sur la variante qui ne réclame pas de dérogation environnementale». Ces alternatives sont terrestres par les Hauts ou en tunnel, a indiqué ce dernier.



Fin de la grève en Afrique du Sud

Les mineurs de platine seront payés 1250 euros par mois

Au bout de 7 mois de grève les mineurs de platine ont obtenu satisfaction. Ils toucheront le double du salaire minimum actuel.

La grève a débuté en janvier, quand plus de 70.000 ouvriers ont arrêté le travail pour exiger de meilleurs salaires et avantages.

L'Afrique du Sud possède 80% des réserves de platine connues dans le monde et la grève a coûté à l'économie des centaines de millions de dollars et placé l'Afrique du Sud en diffi-

culté.

Selon le responsable syndical, Joseph Mathunjwa, l'accord a été signé ce mardi 24 juin et des milliers de mineurs reprendront le travail.

Les membres du syndicat des mineurs, qui ont assisté à un rassemblement de masse dans la ville de Rustenburg, dans le Nord-ouest du pays,

ont apprécié la nouvelle.

Une semaine auparavant, le syndicat était tombé d'accord avec le leader mondial du platine - Anglo American Platinum, Impala Platinum and Lonmin - pour lever le mot d'ordre, mais avait ensuite présenté de nouvelles revendications qui menaçaient de faire avorter l'accord.

En vertu de cet accord, la plupart des mineurs gagneront désormais 1.250 dollars par mois, beaucoup plus que le salaire minimum actuel de 550 dollars.

Droits humains à Mayotte

9 organisations attaquent une ordonnance prise contre les droits des étrangers

Une nouvelle ordonnance pour continuer à violer les droits fondamentaux des étrangers à Mayotte: neuf organisations attaquent cette ordonnance devant le Conseil d'État. Voici leur communiqué.

Département français depuis le 1er avril 2011, ce petit territoire de l'océan Indien est désormais une région «ultrapériphérique» de l'Union européenne à compter du 1er janvier 2014. Sa législation doit donc se conformer aux normes européennes et nationales.

L'entrée en vigueur à Mayotte, le 26 mai 2014, du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile (Ceseda) était très attendue. En effet, le régime dérogatoire qui s'applique à Mayotte n'a cessé d'être dénoncé par nos organisations et par les autorités indépendantes (défenseur des droits, contrôleur des lieux de privation de liberté) qui se sont intéressées à la situation des personnes étrangères.

Or, si l'ordonnance du 7 mai 2014 signée par le ministre de l'intérieur étend l'application du Ceseda à Mayotte, elle comporte tant de dérogations que, de l'aveu de ses auteurs, elle n'a qu'un impact limité sur le droit au séjour des étrangers».

Ainsi une personne de nationalité étrangère qui fait l'objet d'une obliga-

tion à quitter le territoire français bénéficie, en métropole, d'au moins quarante-huit heures pour en demander l'annulation auprès du tribunal administratif et l'exécution de l'éloignement est alors suspendue jusqu'à la décision du juge. À Mayotte, elle peut être expulsée en quelques heures.

De même, une personne à qui l'entrée en métropole est refusée peut disposer au moins d'un jour pour faire valoir ses droits; ce n'est pas le cas à l'arrivée à Mayotte.

Le jeune étranger résidant en métropole depuis ses treize ans se voit délivrer de plein droit à ses 16 ou 18 ans une carte de séjour mention vie privée et familiale s'il a résidé avec l'un de ses parents. À Mayotte, ce parent doit avoir été en situation régulière durant cette période ce qui exclut 90 % d'entre eux. D'autres obstacles continueront à bloquer, à Mayotte, des accès à un titre de séjour reconnu en métropole.

Un titre de séjour délivré en métropole permet de circuler librement sur

l'ensemble du territoire français. Délivré à Mayotte, il ne permet de circuler... qu'à Mayotte.

Le gouvernement avait la possibilité de mettre fin à ces dispositifs dérogatoires et discriminatoires. Il a choisi de les conserver malgré les violations quotidiennes de droits fondamentaux qui en résultent à Mayotte et leur impact sur la santé et l'avenir des populations concernées.

Pour que cesse ce régime d'exception, les organisations signataires ont déferé au Conseil d'État l'ordonnance du 7 mai 2014.

23 juin 2014

Signataires:

**Aides,
Amoureux au ban public,
Anafé,
La Cimade,
Fasti,
Gisti,
Ligue des droits de l'Homme,
Médecins du monde,
Syndicat de la magistrature**

Otè!

Asé taz demoun don ! Asé fé pran anou po d'shanm pou pla kouvèr !

In pé plis moin téi tonm atèr zordi. Pou kosa d'après zot? Pars konsèy réjyonal avèk son prézidan la déside komans la lite kont shanjman klimatik dann bannzil. Moin lé sir sak i apèl l'éta lokal lé dann trin é mèm gouvèrnman, épi son prézidan Hollande la anvoy son konsèyé espésyal i apèl Nicolas Hulot. Pars figuir azot, in pé plis dis z'ané apré Paul Vergès dés-èrtin la dékouv lo shanjman klimatik épi l'obligasyon vanj kont sa. Vyé motar ké zamé!

Mi di pa la-dan tout lo moun lé pa valab, mi pans mèm na dmoun kalifyé, épi kaziman intéresan, mé in pé -konm di lo kont-sé in bann zékolojis la vinn-sinkyèm èr, konm téi di rézistan la vinn-sinkyèm èr. Mé, i fo pa an avoir la mémoir, épi viv dann in sal éstérilisé l'opital pou kroir zot lé onète. Artourn in kou dsi l'ané dé mil dis, kosa mésyé Robert Didier la fé an promyé kan li la gingn prézidan la réjyon: dabor inn li la tras in tré dsi lénèrzi volkan, li la tras in kroir dsi bann projé pou dévlop l'énerzi ronouvlab. Aprés kosa li la fé avèk projé Paul Vergès pou plant sink san mil pyé d'boi dsi la rout tamarin? Kosa li la fé avèk lo projé mète in ta avèk in paké plak solèr dsi lo mèm rout tamarin? Sa li la anvoy baladé. Kosa la fé avèk lo tram-trin, lé mor é antéré? Kosa in pé la fé avèk l'éstasyon pou épsériman l'éstrésité avèk l'énerzi la mèr? I pazré lo éstasion la fine ariv lé z'antiy. Kosa la fé avèk lo projé rout litoral l'éta té i doi fèr? Zété é ranplasé par la rout an mèr.

Mé la rout an mèr sa lé pa bon pou nout anvironeman la mèr. In komité l'anvironeman La Rényon la vote kont.. é bin lo gouvèrnman la kontourn zot désizyon... In komité nasyonal l'anvironeman la di fé pa pars lé pa bon pou nout biodiversité dan la mèr: gouvèrnman la di i fo fé kant mèm. L'èr-la, ni apèrsoi so banna la pa pli ékolozis ké rien. Zéro kalbas pou protéj l'anvironeman... Pli pir dann tousala, majine azot banna i vé mèm fé in rafineri pétrol la rényon? Si sa i polyé pa, donk i polyé pi.

La pa konmsa va présèrv nout biodiversité, la pa konmsa va fé nout dévlopman dirab. Asé taz de moun! Asé fé pran anou po d'shanm pou pla kouvèr!

Justin

NB: in konsèy pou bann zékolozis la vinn-sinkyèm èr: l'Edf nana dann son bann karton lo prozé pou transform bann vyé sou-marin nikléèr an l'izine éléktrik pou bann péi l'outremèr gras lo karbiran zot i koné. Akoz i sote pa la dsi! Ala in bon z'afèr pou bann la vinn-sinkyèm èr la.